

## **LOS PUERTOS, LA MUNDIALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (\*)**

*(GeoUruguay. Revista Uruguaya de Geografía, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, pp. 117-137)*

**José Antonio Segrelles**  
**Departamento de Geografía Humana**  
**Universidad de Alicante (España)**

### **INTRODUCCIÓN**

Al margen de diversas cuestiones de orden jurídico, técnico o económico, el transporte marítimo y los puertos pueden y deben ser estudiados con una perspectiva geográfica, que será la que nos indique cómo se articulan e integran estas actividades económicas con el espacio circundante.

Este presupuesto, aparentemente tan sencillo, es más un deseo que una realidad porque alberga una dificultad ya tradicional en la Geografía española, pues resulta cada vez más manifiesta la tendencia hacia el estudio fragmentado del espacio y el análisis aislado de los fenómenos geográficos, hasta el punto de que nuestra disciplina no ha conseguido todavía superar aquella opinión del geógrafo brasileño M. Santos (1979) cuando la catalogó como una ciencia “viuda del espacio”. En gran medida esto se debe a que la Geografía española sigue teniendo una carga idiográfica muy importante heredada de los postulados posibilistas de la escuela regional francesa. Se presta más atención a lo singular, particular, único e irrepetible de los fenómenos geográficos estudiados que a los procesos, relaciones y generalidades de los mismos.

El territorio no es un conglomerado casual de objetos y fenómenos, desligados y aislados unos de otros y sin ninguna relación de dependencia entre sí, sino un todo articulado en el que dichos objetos y fenómenos se hallan orgánica y recíprocamente vinculados unos a otros, dependen unos de otros y se condicionan los unos a los otros. El espacio real no puede ser fragmentado so pena de quedar desnaturalizado. Del mismo modo, no se trata de un ente quieto, inmóvil, estancado e inmutable, sino que está sujeto a continuo movimiento y transformación constante, que se renueva y desarrolla sin cesar y donde hay siempre algo que nace y evoluciona y algo que muere y caduca. Como señala J. Estébanez (1995), en el espacio se materializa la memoria histórica, siendo un lugar de encuentro del pasado y del futuro a través de las relaciones socio-económicas del presente. Sin embargo, no se trata de un mero soporte físico de los hechos históricos, económicos, sociales,

culturales o políticos, sino de un producto social y económico que, por lo tanto, expresa y transmite significados económicos y sociales. Para M. Santos (1976) el espacio resulta del trabajo que la sociedad organiza para alcanzar sus objetivos y se debe considerar como un conjunto indisociable en el que participan, por un lado, cierta combinación de objetos geográficos y, por otro, la vida que los colma y anima, o lo que es lo mismo, la sociedad en movimiento. El contenido (la sociedad) no es independiente de la forma (los objetos geográficos), y cada forma encierra una fracción del contenido.

Por otro lado, el espacio no se reduce al paisaje observable a simple vista, pues los fenómenos y relaciones menos visibles también permiten comprender, y quizá con mayor intensidad y precisión, la organización del territorio. Es el caso de los poderes políticos, económicos y financieros, las relaciones y conflictos de clase, la toma de decisiones, el papel de los centros de gestión, los flujos inversores, las economías externas, el funcionamiento de los mercados o la difusión de las innovaciones, es decir, factores que poseen una influencia decisiva en la creación, dinámica, organización y transformación de los espacios y de las actividades que en ellos se desarrollan. En este sentido merece destacarse el libro de J.E. Sánchez (1981) *La geografía y el espacio social del poder*, así como los trabajos del geógrafo brasileño R.L. Côrrea (1989, 1992, 1997) sobre los centros de gestión del territorio.

Muchos estudios geográficos analizan fenómenos que se desarrollan en marcos espaciales aislados e inmunes a las influencias del contexto global socio-económico, político y cultural, olvidando que la mayor parte de los habitantes del planeta vivimos y trabajamos en un mundo capitalista cuyas relaciones de producción resultan determinantes para la articulación y transformación del espacio y donde los centros de poder son los que en realidad organizan y gestionan el territorio. Asumir esta realidad deviene fundamental para comprender la esencia espacial, abordar su estudio con precisión y desentrañar en lo posible las relaciones profundas que alberga el territorio.

Por todo ello, no puede tener sentido analizar los puertos de forma aislada, como si fueran un departamento-estanco, y quedándose únicamente en el estudio de sus características técnicas, régimen de explotación, equipos e infraestructuras disponibles, mercancías cargadas y descargadas, tipo de tráfico predominante o número de pasajeros que lo utilizan, como sucede en multitud de trabajos geográficos al uso. Aunque el transporte puede ser considerado, según S.F. Koriakin (1978), como una esfera autónoma de la producción material y una actividad con funcionamiento propio que acarrea los productos desde el campo de la producción hacia el de consumo y desde un lugar de producción independiente a otro, es indudable que en el caso del transporte marítimo, en general, y de los puertos, en particular, su dinamismo está vinculado

estrechamente tanto con la vitalidad económica de los *hinterland* como con los condicionantes globales y con la forma en que el territorio inmediato afectado por esta actividad se inserta en las redes económicas y mercantiles mundiales. Asimismo, tampoco se debe olvidar el papel de los puertos como núcleos donde se concentran los flujos comerciales, capitales, actividades y agentes productivos, hecho que sin duda alguna contribuye a la integración del recinto portuario con el territorio donde se enclava.

## **1. PUERTO Y MUNDIALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA**

En un tiempo como el actual donde se habla tanto y a todas horas de la mundialización de la economía y de la liberalización del comercio a escala planetaria es absolutamente pertinente analizar el papel que en este proceso representan los puertos, ya que el transporte marítimo, debido al coste y al tipo de servicio que prestan, sigue siendo hegemónico en los cada vez más fluidos intercambios internacionales de mercancías.

En efecto, si tenemos en cuenta que los fenómenos de globalización económica y liberalización comercial se apoyan en el desarrollo de los transportes y las comunicaciones, es fácil deducir que la superación del *fordismo* y su sustitución por un tipo de producción dispersa y flexible provocará un aumento de los intercambios mercantiles. La complejidad de los circuitos productivos, y por ende comerciales, crecerá conforme se incrementen las posibilidades de fragmentar las diferentes etapas de elaboración buscando las ventajas naturales, tecnológicas o salariales existentes en cada lugar.

Esta dinámica afecta de manera decisiva a los recintos portuarios, que hoy en día aparecen como plataformas logísticas de intercambio modal, con una complejidad creciente que poco tiene que ver con los tradicionales enclaves de ruptura de carga ceñidos a un *hinterland* muy limitado. Los puertos han modificado sus antiguas funciones y, aparte de ocupar posiciones estratégicas en el tráfico de mercancías, se convierten en núcleos donde convergen diversos medios de transporte, vinculados estrechamente no sólo con la concentración de tráficos, sino también con el espacio geográfico en el que tienen su origen los flujos mercantiles. Es decir, como señala J.R. Navarro (1998), la cada vez más tupida red de transporte terrestre en los países desarrollados y la generalización de sistemas intermodales casi han acabado con el concepto de *hinterland* "cautivo", de forma que el área de influencia portuaria se convierte ahora en un concepto dinámico y flexible. Se puede afirmar, por lo tanto, que los puertos actuales, sobre todo los de tercera generación, deben competir por integrarse en un *hinterland* único y común.

El proceso de cambio en el sistema de transporte ha sido estimulado a partir de la década de los años ochenta por el crecimiento de la utilización de contenedores en el acarreo de mercancías, modalidad que mejora la productividad de la mano de obra, reduce el tiempo de manejo en los almacenes y muelles, hace más eficiente la mecanización de las operaciones y permite la continuidad en el trasiego de las cargas. En definitiva, la cadena de transporte es así más barata, más segura y más rápida, haciendo posible la existencia de sistemas integrados que constituyen la característica básica del tráfico moderno de mercancías (Seguí y Petrus, 1991).

Asimismo, el sistema intermodal de transporte y la generalización del uso de contenedores ha provocado también cambios sustanciales en el tamaño de los buques, pues debido a la necesidad de reducir los costos y de aprovechar las economías de escala encontramos los conocidos portacontenedores *overpanamax*, con una capacidad en ocasiones superior a 4.000 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*: unidad equivalente a un contenedor de 20 pies) y calados de 36 pies o más.

Una estrategia íntimamente unida al transporte integrado y a la generalización del empleo de contenedores es la creación de las ZAL (Zona de Actividades Logísticas) en las proximidades portuarias. En estas áreas, acondicionadas para la concentración y distribución de mercancías, se prestan además diversos servicios que mejoran las actividades que componen la cadena de transporte y elevan el valor añadido de las mercancías, es decir, almacenamiento, ensamblaje, etiquetado, envasado, embalaje, montaje de accesorios y conexiones telemáticas (Segrelles y Gómez, 1997). En España existen dos antiguos proyectos para instalar una ZAL en Barcelona y otra en Valencia (Diario *El País*, Madrid, 27-junio-1999), pero por diversos motivos todavía siguen pendientes pese a las continuas demandas por parte de los principales agentes que operan en estos puertos.

Todo esto también lleva consigo la aparición de los grandes puertos de concentración, conocidos internacionalmente como *hubs*. Este tipo de recintos portuarios de concentración pueden clasificarse en dos grupos básicos: los puertos de transferencia del modo de transporte, como Rotterdam, Hong Kong y Seattle/Tacoma, y los puertos de transbordo marítimos, como Algeciras, Freeport, Kaoshiung, Singapur y Panamá. Los primeros concentran las mercancías provenientes de los grandes tráficos marítimos y las distribuyen a sus destinos finales transfiriéndolas a diferentes medios de transporte, mientras que los del segundo tipo conectan las líneas navieras oceánicas con servicios marítimos menores, o *feeder*, que transportan la carga hacia y desde puertos de menor importancia.

Estos grandes puertos de concentración son de tercera generación, actúan como auténticos núcleos de transporte integrado y como plataformas logísticas para el comercio internacional, están ligados a potentes redes de información telemática en tiempo real, mueven mercancías de elevado valor añadido y articulan un amplio espacio productivo a través de la creación de una extensa y compleja red empresarial formada por diversos agentes (navieras, consignatarios, transitarios, transportistas, etc.), cuya actuación converge en el puerto trascendiendo el *hinterland* inmediato (Navarro, 1998).

Aunque, como indica A. Toffler (1992), la economía internacional se esté desmaterializando a pasos agigantados, pues hoy en día el poder reside menos en la propiedad material (tierras, fábricas, máquinas, recursos naturales) y más en el control de factores inmateriales, como la investigación científica, la alta tecnología, la publicidad, las finanzas o los medios de comunicación de masas, y apenas el 5% de los intercambios monetarios que se producen en el mundo corresponda al comercio de mercancías (Estefanía, 1996), la progresiva liberalización comercial y la creciente globalización económica realzarán el papel de los grandes puertos. De ahí que muchos de ellos estén intentando adaptarse a las nuevas exigencias mediante inversiones cuantiosas que les permita seguir firmes en la carrera de la competitividad. Así puede comprobarse, por ejemplo, en el caso de los puertos españoles de Algeciras, Barcelona, Bilbao o Valencia. Aun tratándose de un proyecto todavía en ciernes también se puede incluir aquí la iniciativa de construir un gran europuerto en Ferrol (La Coruña) siguiendo las recomendaciones de la Comisión Europea, que reclama la atención de los países miembros para que potencien el transporte marítimo, más rentable y ecológico que el terrestre. Pese a la existencia de serios competidores para albergar este superpuerto europeo (Portugal, Holanda, Irlanda y Francia), Ferrol intenta hacer valer sus ventajas comparativas, pues aparte de la presencia de grandes calados y perfectos abrigos, goza de una localización óptima dentro de las rutas marítimas internacionales que con entrada y salida de Europa enlazan con África y América (Diario *Cinco Días*, Madrid, 28-julio-1999).

Sin embargo, esta dinámica también conduce a la creación de ciertos desequilibrios, pues se tropieza con la lógica de un sistema socio-económico que tiende a generar antagonismos, aunque normalmente se prefiera emplear eufemismos como “competencia” o “concurrencia”. Según S. Baró (1997), la globalización no es más que un instrumento vinculado a la reciente expansión de las grandes compañías transnacionales y que, por lo tanto, aparece como producto y agente de las tendencias históricas internacionales de acumulación capitalista. Este proceso de mundialización económica excluye y diferencia más que integra y homogeneiza los territorios,

las personas o las actividades económicas, quedando muchos de ellos al margen de los circuitos productivos, comerciales o financieros.

El transporte marítimo y los puertos no son entes aislados y siguen los mismos patrones por los que se rige el contexto socio-económico global, de forma que la mundialización de la economía y el aumento del comercio internacional conducen a una creciente competencia interportuaria a la que no son ajenas las estrategias de las principales compañías navieras del mundo, que se están inclinando durante los últimos años hacia la reducción del número de puertos donde escalan los grandes buques interoceánicos. La acción de estas poderosas empresas, incluso en ocasiones las decisiones de la propia Administración, generan flujos inversores selectivos que en definitiva potencian unos puertos en detrimento de otros. Es evidente que las distintas direcciones del capital, y las decisiones económico-políticas que las orientan, no sólo impulsan ciertos puertos, mientras que otras instalaciones se deprimen, sino que los antagonismos y desequilibrios también afectan a los territorios donde están enclavados los diferentes recintos portuarios y a la actividad económica que en ellos se desarrolla.

## **2.DESEQUILIBRIOS PORTUARIOS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

Es indudable que a pesar de que todos los puertos intentan modernizarse, captar el mayor número de tráfico posible y atraer a los diferentes agentes que promueven un recinto portuario, hoy en día conviven instalaciones intermodales y tecnológicamente avanzadas con los típicos puertos industriales de segunda generación que siguen ceñidos a un *hinterland* "cautivo" y vinculados a una producción local que genera cargas pesadas, con mucho volumen y escaso valor añadido. Aun tratándose de puertos que prestan servicio a un *hinterland* con una producción industrial diversificada, resulta curioso observar cómo con el transcurrir del tiempo estas instalaciones languidecen sin remisión y las mercancías de su área de influencia se canalizan hacia otros puertos próximos más dinámicos y modernizados, quedándose en ellos únicamente ciertos graneles que por sus características no harían rentable un desplazamiento a un recinto más alejado.

Un caso paradigmático es el del puerto de Alicante, ya que tras su época dorada en el comercio de exportación a Estados Unidos y América Latina durante la década de los años sesenta, fue perdiendo paulatinamente posiciones porque no supo, o no pudo, adaptarse a las nuevas exigencias del transporte marítimo internacional, sobre todo a través de la utilización de contenedores. Esta innovación se descartó, tanto en Alicante como en otros puertos mediterráneos españoles, debido al imprescindible aumento de unas

inversiones que se estimaron muy cuantiosas. Por el contrario, los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia sí apostaron por la nueva modalidad en el acarreo de mercancía general diversa, de modo que cuando en Alicante se quiso reaccionar la mayor parte del tráfico ya se había desviado hacia el puerto de Valencia. Hoy en día la mayor parte de los empresarios alicantinos exportan sus manufacturas (calzado, juguetes, textiles, etc.) a través del puerto valenciano. Esto es especialmente acusado en el caso del calzado, producto cuya fabricación genera un notable valor añadido y donde la provincia de Alicante concentra más del 50% de las empresas españolas del sector y representa más del 70% de las exportaciones del país (Segrelles y Gómez, 1997). En el caso de Castellón sucede algo similar, pues el puerto de Valencia ha conseguido captar la mayor parte de sus exportaciones cerámicas y azulejeras, que constituyen la principal producción industrial de la provincia.

El puerto de Alicante es el que ofrece una mayor diversificación de tráfico de todo el Mediterráneo español, aunque cada vez son más predominantes los graneles líquidos y sólidos, sobre todo combustibles, mármol y material de construcción, cemento, carbón y vino. No obstante, otros puertos próximos, por su estrecha vinculación con ciertos complejos industriales, tienen una especialización más acusada que tiende a la concentración de tráfico, como por ejemplo Málaga, Castellón, Cartagena y Tarragona en graneles líquidos, Almería y también Tarragona en graneles sólidos y Valencia y Barcelona en mercancía general. Huelga señalar que los puertos graneleros son más vulnerables y menos dinámicos que los que se orientan hacia la mercancía general en contenedores, pues este tipo de cargas representa un mayor valor añadido en los ingresos por tonelada movida. Asimismo, la predominancia del tráfico de mercancía general tiene una influencia decisiva en el desarrollo y dinamismo económicos del territorio al que sirve el puerto, efecto que es mucho más limitado cuando se trata del trasiego de graneles.

La creciente languidez de los puertos industriales, acelerada por las transformaciones que la globalización y la liberalización comercial imponen al transporte marítimo internacional, provoca una disfunción clara en las instalaciones, infraestructuras y equipos de estos recintos portuarios. De ahí que muchos de ellos hayan procedido durante los últimos años a un categórico cambio en sus funciones y usos. Es el caso de Alicante, Cartagena, Castellón o Málaga (Diario *El País*, Madrid, 2-abril-2000), cuyos puertos se integran más con la vida de la ciudad a través de la reordenación del antiguo espacio portuario hacia nuevas actividades terciarias, como por ejemplo los cruceros, el deporte, el ocio o la cultura.

Por su parte, el puerto de Valencia, que crece a un ritmo del 10% anual, es en la actualidad el enclave de toda la Comunidad Valenciana mejor conectado con el resto del mundo gracias a la

progresiva consolidación de su carácter interoceánico y a la expansión de su actividad comercial. Para ello tuvo que absorber en un primer momento la producción industrial de las provincias vecinas (Alicante y Castellón) utilizando su mayor capacidad para atraer mercancías y distribuir las después con rapidez pese a la aparente relación desfavorable de las variables precio, peso y distancia. Esta capacidad procede de la existencia de infraestructuras e instalaciones eficaces que permiten el aumento de su rentabilidad y la reducción de los costes y el tiempo de las operaciones portuarias para las navieras. Es indudable que para lograr este nivel de competencia ha sido necesario realizar cuantiosas inversiones durante las últimas décadas. Sin embargo, aunque la inexistencia de datos estadísticos fiables impidan realizar aseveraciones demasiado rotundas, resulta pertinente preguntarse quién, cómo, dónde y por qué se deciden estas inversiones.

En primer lugar, siempre se deben tener en cuenta las decisiones políticas de los cuatro niveles de la Administración (municipal, provincial, autonómico y nacional) que muchas veces, aparte de sus propias iniciativas, propician la afluencia del capital. Muchos exportadores alicantinos trabajan con el puerto de Valencia porque en Alicante escasean las instalaciones adecuadas y existe una pésima comunicación del recinto portuario con las carreteras y líneas ferroviarias, circunstancia cuya solución hubiera correspondido en su momento a los poderes públicos. Como dato significativo tampoco se puede dejar de mencionar el abortado proyecto de construcción, a comienzos del siglo XX, de una línea férrea entre Alicante y Alcoy con el objeto de facilitar la salida marítima a la producción industrial alcoyana. Se llegó a realizar la infraestructura (terraplenes, puentes y túneles) pese a las dificultades orográficas, pero nunca circuló por allí ningún tren. Aunque se realizaron innumerables intentos y gestiones por parte de empresarios y políticos de ambas ciudades, el elevado coste de las obras, la creciente competencia de la carretera y sobre todo las fuertes presiones políticas impidieron la culminación de este enlace ferroviario. Hoy en día el puerto de referencia para las manufacturas de Alcoy radica en Valencia.

Siguiendo con las inversiones selectivas, a esta situación, desde luego, no son ajenas las estrategias de las grandes compañías navieras, ni las propias tendencias económicas globales, que en el fondo son la misma cosa, pues la natural primacía valenciana dentro de la región, por los motivos ya mencionados, se ha visto impulsada por la incompatibilidad, desde el punto de vista de la rentabilidad, de la existencia de dos macropuertos demasiado próximos y por la reducción del número de puertos donde recalán las grandes líneas transcontinentales, relegando al resto a un mero papel secundario. Estos últimos se limitarán a servir al tráfico de cabotaje, mientras que las empresas localizadas en sus áreas de influencia tendrán que



hacer frente a los costes complementarios que supone el transporte adicional desde y hasta los puertos interoceánicos.

Respecto al decisivo papel que representan las navieras más pujantes en la creación de antagonismos portuarios baste señalar el reciente desarrollo que para el puerto de Algeciras ha supuesto la intervención directa de la poderosa compañía danesa Maersk Inc. (Grupo A.P. Moller), actualmente fusionada con la no menos influyente Sea-Land Service Inc. Como es sabido, Maersk es un coloso de los transportes en cuyo organigrama funcional figuran varias divisiones: naval (petroleros, graneleros, buques nodriza, portacontenedores *overpanamax*), aérea (líneas regulares de pasajeros, líneas regulares de carga, vuelos *charter*), logística (astilleros, transportes combinados, transbordadores, transporte puerta a puerta, salvamento, balizas, remolques, telemática, contenedores climatizados) y otras (ferrocarriles, transporte por carretera, petroquímica, plataformas petrolíferas, supermercados, alimentación y distribución). En definitiva, el caso de Algeciras no hace más que seguir un modelo de financiación ya conocido por el que las autoridades portuarias ofrecen iniciativas de inversión a las grandes compañías marítimas. Precisamente Maersk y Sea-Land participaron de forma activa en la planificación de un centro de carga para la fachada noreste de Estados Unidos, mientras que la firma danesa también ayudó a financiar en el sureste de la misma costa el puerto de Norfolk (Virginia).

El poder de financiación de estas empresas, así como su capacidad operativa lógica, experiencia y conocimiento de las tendencias de una actividad tan dinámica y cambiante como el transporte, les permite disponer de la visión suficiente para convertir un puerto tradicional en una plataforma logística de intercambio modal o detectar dónde existen posibilidades concretas para crear un gran puerto de concentración de mercancías. Así ha sucedido recientemente con el caso del puerto de Montevideo y la misma empresa Maersk, que se ha visto atraída por el crecimiento del comercio exterior y las posibilidades expansivas de una región emergente como la que conforma el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y por las propias ventajas comparativas y posición estratégica de dicho recinto portuario (Segrelles, 1998). No obstante, se trata de un asunto problemático, con muchas implicaciones socio-económicas y políticas, que no acaba de cuajar, ya que se han dado varios saltos en el vacío respecto a las licitaciones para construir ciertas instalaciones, como por ejemplo un segundo muelle de carga con su correspondiente grúa-pórtico y una nueva terminal de contenedores.

En cualquier caso, el puerto de Valencia ha ampliado su área de influencia captando gran parte de la producción industrial de las provincias de Alicante y Castellón, articulando de este modo no sólo las propias actividades portuarias, sino también, debido a su poder

de absorción, territorios cada vez más alejados mediante la creación de espacios complementarios que consolidan tanto el tráfico portuario como el tejido industrial de un *hinterland* ahora más flexible y disperso. Sin embargo, las exigencias del mercado, la mundialización económica y los constantes cambios experimentados por el transporte marítimo de mercancías colocan al puerto de Valencia ante nuevos retos.

La competitividad portuaria de los próximos años va a ser mucho más dura de lo que ha sido hasta ahora. La rivalidad ya no se va a establecer con los puertos cercanos, sino con recintos muy alejados, incluso localizados en otros países. Es lo que sucede, por ejemplo, con Bilbao, cuyo competidor directo podrá ser perfectamente el puerto francés de Burdeos, aspirando cada uno de ellos a cumplir la función que en el norte de la Europa atlántica desarrolla Rotterdam, superpuerto perfectamente comunicado con los grandes circuitos mundiales por tierra, mar y aire y que canaliza la mayor parte del tráfico de mercancías del centro y norte europeos. La lucha por concentrar tráficos y líneas transcontinentales será sin duda más intensa en el Mediterráneo, ya que al tratarse de un mar cerrado y pequeño a escala planetaria, será suficiente con tres o cuatro puntos de atraque para los grandes cargueros interoceánicos. Los puertos mejor situados hoy en día son Génova, La Spezia y Livorno en Italia, Marsella en Francia y Algeciras, Barcelona y Valencia en España. Es mucho lo que ponen en juego cualquiera de estos puertos y lo que arriesga la economía de sus *hinterland* si quedan fuera de los principales tráficos interoceánicos o no son “elegidos” por las navieras preponderantes.

A este respecto, el mar Mediterráneo ocupa una posición mundial estratégica porque es una ruta de paso obligatorio para el comercio con y entre América del Norte y Extremo Oriente. Si a esto añadimos, como señala J. Estefanía (1996), que la existencia de un mercado global es un concepto incorrecto, pues muchos países y continentes (por ejemplo, África) quedan al margen del proceso, y que el comercio más dinámico tiene lugar en los países desarrollados y en los países asiáticos recientemente industrializados (Corea del Sur, Singapur, Hong Kong, Taiwán, Malaisia, Thailandia), se puede comprender mejor la importancia que para los puertos mediterráneos tiene el aprovechamiento de esa ubicación geográfica privilegiada, así como no quedar rezagados en la carrera de las inversiones y políticas que permitan su expansión comercial y mejora tecnológico-logística. La relevancia de los intercambios entre las zonas desarrolladas y subdesarrolladas de planeta se encuentra estancada desde hace al menos dos décadas en torno al 30% del comercio mundial. Los países llamados del “sur” sólo representan un mero papel de proveedores de materias primas y mano de obra baratas.

Asimismo, aunque la mayor parte del comercio mundial se establezca entre los componentes de la denominada “tríada” (Estados Unidos-Canadá, Unión Europea y Japón), estos puertos españoles también intentan situarse para captar los tráficos procedentes y con destino en las zonas más dinámicas de América Latina, que pugnan por conseguir una inserción adecuada en las redes mercantiles internacionales. El relativo crecimiento económico y el innegable aumento de las exportaciones e importaciones de estos países, sobre todo por parte de los que configuran el MERCOSUR, influyen en el mayor dinamismo del transporte marítimo. Como la agilidad de los intercambios comerciales depende de la amplitud y eficacia de las infraestructuras, fundamentalmente las portuarias y las que conectan los puertos con su traspais, en América del Sur están en marcha una veintena de megaproyectos (Mohr y Hirsch, 1996) que de manera prioritaria atienden al trasiego de mercancías entre los distintos países de la región y con el exterior (hidrovías, autovías, ferrocarriles, canales fluviales, autopistas bioceánicas, puentes internacionales). Algunos de estos proyectos intentan incluso conectar por carretera y ferrocarril ciertos enclaves portuarios chilenos y peruanos con el puerto de Santos (Brasil) para estrechar sus vínculos comerciales y acceder mejor a los mercados de la Unión Europea (Gómez, 1996).

Por lo que respecta al puerto de Valencia, todas sus estrategias van encaminadas hacia el objetivo de incrementar su carácter interoceánico mediante el perfeccionamiento logístico, el crecimiento comercial y la ampliación de su *hinterland*. En el mes de marzo de 1999 se inauguró un macromuelle de 1’6 millones de metros cuadrados, 1.700 metros de longitud y una inversión de 35.000 millones de pesetas (Diario *El País*, Madrid, 27-junio-1999), lo que supondrá un gran impulso para la ampliación de su área de influencia y la captación de mercancías y clientes. En esta misma línea se encuentra la proyectada construcción de una ZAL y el controvertido acceso al recinto portuario por el norte. Sin embargo, quizá la iniciativa más relevante sea la participación del puerto valenciano en el denominado Puerto Seco, situado en la localidad madrileña de Coslada, donde se ha construido una terminal de contenedores privada conectada por carretera y ferrocarril con los recintos portuarios de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia. Los cuatro puertos, junto con otras instituciones y organismos, son cofinanciadores y accionistas del Puerto Seco de Madrid, región urbana con una gran capacidad de producción y consumo. Las instalaciones intermodales de Coslada se suman a la terminal ferroviaria de contenedores de Madrid-Abroñigal y al puerto seco de Azuqueca de Henares (Gaudalajara), construido por iniciativa de un grupo de empresas ligadas al Banco Bilbao Vizcaya, la operadora de transporte ferroviario Transfesa y el puerto de Barcelona.

Todo ello indica bien a las claras la feroz competencia existente entre los principales puertos españoles por absorber las mercancías

del centro peninsular, objetivo que deviene vital para el futuro del puerto de Valencia si desea liderar el tráfico de contenedores en el Mediterráneo occidental. Esta necesidad es más acuciante todavía si tenemos en cuenta la perentoria necesidad para el puerto de generar un importante volumen de tráfico, tanto de entrada como de salida, para que las navieras vean la conveniencia de situar en él su centro de distribución. Como la producción industrial exportable y el grado de consumo de la Comunidad Valenciana es insuficiente y no pueden por sí mismos aportar el tráfico necesario, resulta fundamental que Valencia se convierta en el puerto de Madrid y de otras regiones próximas. El Puerto Seco de Coslada ha propiciado que el área de influencia del recinto portuario de Valencia se extienda a Madrid, Castilla y León, Castilla-La Mancha e incluso Aragón. El tráfico de mercancías en el corredor Madrid-Valencia es de 50.000 TEUs anuales.

En este sentido, Valencia ofrece varias ventajas comparativas, como por ejemplo la mejor ubicación respecto al trazado que siguen las principales líneas navieras en el Mediterráneo, lo que se traduce en unos menores costes de desplazamiento para ellas, y constituir la salida al mar más próxima a Madrid (350 km.). En el primer aspecto existe la competencia de Algeciras, que se localiza en pleno eje marítimo mediterráneo, mientras que en la segunda cuestión encontramos a Barcelona, ya que la ventaja inicial que para Valencia representa la proximidad a Madrid puede quedar anulada ante ciertas decisiones (públicas y privadas) o concentración de capitales que consoliden y expandan el puerto de Barcelona potenciando el enorme peso económico, industrial, político, financiero y de consumo de Cataluña. Según A. Martínez (1996), las mercancías que llegan por ferrocarril desde el centro peninsular hasta Valencia deben dar un rodeo notable debido al trazado ferroviario existente, de forma que los 350 km. iniciales se convierten de hecho en 500 km. que demoran el tiempo de transporte empleado y aumentan su coste. La mayor distancia y el consecuente coste adicional eliminan la ventaja comparativa inicial del puerto de Valencia respecto al de Barcelona. La solución a este problema correspondería en último caso a la compañía ferroviaria estatal Renfe, cuyo trazado de líneas actual penaliza de hecho a los usuarios que utilizan el ferrocarril para transportar sus mercancías hasta el puerto valenciano.

Por último, si tenemos en cuenta la movilidad de los flujos del capital y de las decisiones económico-políticas que los dirigen es posible que el puerto de Valencia deba afrontar en un futuro próximo, pese a su dinamismo, expansión comercial, cuantiosas inversiones y mejora tecnológico-logística, similares problemas a los que antes padecieron otras instalaciones portuarias próximas. Cuando se realizaba uno de los trabajos citados en la bibliografía (Segrelles y Gómez, 1997), todos los agentes portuarios entrevistados (gerentes de las navieras, consignatarios, transitarios, etc.) coincidían en afirmar que debido a las tendencias económicas

globales y a las necesidades del transporte marítimo internacional las grandes compañías navieras sólo contaban en sus estrategias y organigramas funcionales con Algeciras y Barcelona como puntos de apoyo al tráfico internacional de mercancías en el litoral mediterráneo español, ya que la existencia de estos dos recintos portuarios, uno al norte y otro al sur, sería más que suficiente para cubrir de forma satisfactoria nuestro comercio internacional por vía marítima. No deben extrañar estas iniciativas si pensamos que Estados Unidos lleva ya varios años intentando potenciar sólo cuatro superpuertos, es decir, al norte y al sur de cada una de sus costas oriental y occidental (Diario *Cinco Días*, Madrid, 28-julio-1999).

## CONCLUSIÓN

Aunque el transporte marítimo y la actividad portuaria funcionen de forma autónoma respecto a la producción material, no se encuentran aislados, ni están inmunes a los condicionantes globales, pues uno y otra se adaptan a los procesos actuales y reflejan las tendencias económico-empresariales del mundo. En efecto, la progresiva mundialización de la economía y la creciente liberalización comercial, que provocan un aumento de los intercambios mercantiles, están teniendo durante los últimos años una doble consecuencia sobre los recintos portuarios y el transporte de mercancías por vía marítima: concentración y dispersión. Por un lado, existe una concentración empresarial de las navieras y de los tráficos en unos pocos puertos, pero por otro lado, los *hinterland* están cada vez menos cautivos y delimitados, pues las áreas de influencia portuaria son flexibles y se encuentran dispersas, dependiendo del tipo de mercancía y del valor añadido de la misma.

Ambas consecuencias del proceso globalizador tienen el efecto inmediato de incrementar la competitividad interportuaria. Para no ser eliminados del mercado, varios puertos españoles están realizando cuantiosas inversiones con el objeto de adaptar sus instalaciones, infraestructuras y servicios a las nuevas exigencias, ya que para conseguir la tan ansiada calificación de puerto interoceánico y atraer a las grandes líneas de navegación es necesaria su conversión en plataformas logísticas de intercambio modal, contar con accesos óptimos y ampliar lo más posible su área de influencia.

Es así como los puertos, en la medida en que puedan canalizar el tráfico internacional de mercancías, se erigen indirectamente en auténticos vertebradores del espacio, pues se trata de enclaves estratégicos vinculados al territorio al que sirven y cuyo objetivo primordial es asegurar una coordinación eficiente con el entorno económico y comercial. Un recinto portuario intermodal, tecnológicamente avanzado y con eficaces servicios logísticos debe convertirse en teoría en el eje sobre el que se articule el sistema de

comunicaciones y transportes de amplias regiones, así como en el núcleo que propicie el desarrollo económico y diversificación productiva de su área de influencia.

Sin embargo, no se puede despreciar la idea de que el transporte marítimo y la actividad portuaria, sobre todo en su nueva faceta globalizada, son sólo un instrumento más de los muchos de los que se vale el capitalismo para crear entre los diferentes territorios esos “necesarios” antagonismos y desequilibrios que tan inherentes resultan a este sistema socio-económico. Así puede comprobarse, por ejemplo, en la evolución reciente y en las perspectivas que tiene ante sí el puerto de Valencia con relación a su *hinterland* inmediato y a la inminente competencia con otros recintos portuarios mediterráneos.

Es, en definitiva, la movilidad selectiva de los flujos del capital, y las decisiones político-económicas que los dirigen desde los centros de poder, lo que articula y organiza el territorio. El capital, en sus vertientes productiva y financiera, no sólo crea y transforma el espacio, sino que además configura su propio espacio impulsado por su dinámica interna. Y los puertos, como no podía ser de otra forma, no escapan a la lógica de este esquema.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BARÓ HERRERA, S. (1997): *Globalización y desarrollo mundial*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.

CÔRREA, R.L. (1989): “Os Centros de Gestão e seu Estudo”, *Revista Brasileira de Geografia*, nº 51, Rio de Janeiro, Universidade Federal de Rio de Janeiro, pp.109-119.

CÔRREA, R.L. (1992): “CorporaÇão, Práticas Espaciais e Gestão do Território”, *Revista Brasileira de Geografia*, nº 54, Rio de Janeiro, Universidade Federal de Rio de Janeiro, pp.115-121.

CÔRREA, R.L. (1997): “Los centros de gestión del territorio”, *GeoUruguay*, nº 1, Montevideo, Universidad de la República, pp.54-64.

ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J. (1995): “Globalización, espacio y geografía”, *Polígonos*, nº 5, León, Universidad de León (España), pp.17-31.

ESTEFANÍA, J. (1996): *La nueva economía. La globalización*, Madrid, Debate.

GÓMEZ LÓPEZ, J.D. (1996): "El complejo portuario de Santos (Brasil) como eje estratégico de las actividades económicas del Estado de São Paulo", *Segundas Jornadas de Estudios Portuarios y Marítimos*, Bilbao.

KORIAKIN, S.F. (1978): *Economía del transporte marítimo*, Moscú, MIR.

MARTÍNEZ ESTÉVEZ, A. (1996): "El futuro del puerto de Valencia", *Diario Levante-El Mercantil Valenciano*, Valencia, 24 de noviembre.

MOHR, T. y HIRSCH, D. (1996): "Megaproyectos en América Latina: un enfoque diferente", *La Unión Europea, Mercosur y medio ambiente*, Bruselas, Organización Europea del Medio Ambiente (BEE), pp.60-67.

NAVARRO VERA, J.R. (1998): *Puerto, ciudad y paisaje portuario*, Alicante, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Alicante-Colegio de Ingenieros en Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana.

SÁNCHEZ, J.E. (1981): *La geografía y el espacio social del poder*, Barcelona, Los Libros de la Frontera.

SANTOS, M. (1979): *Por uma geografia nova*, Editorial Universitaria, São Paulo.

SEGRELLES SERRANO, J.A. y GÓMEZ LÓPEZ, J.D. (1997): "El puerto de Valencia y la articulación territorial de su espacio económico. El caso del calzado", *Cuadernos de Geografía*, nº 61, Valencia, Universidad de Valencia, pp.159-168.

SEGRELLES SERRANO, J.A. (1998): "Montevideo: el futuro puerto del MERCOSUR", *Terceras Jornadas de Estudios Portuarios y Marítimos*, Mahón (Menorca).

SEGUÍ PONS, J.M. y PETRUS BEY, J.M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Madrid, Síntesis.

TOFFLER, A. (1992): *Les Nouveaux Pouvoirs*, Paris, Fayard.

(\*) Este artículo constituye una versión ampliada de la intervención del autor en el Curso de Verano que sobre el sector portuario organizó la Universidad de Almería (España) en julio de 2000. Muchas de las reflexiones aquí contenidas se enmarcan en el proyecto *Los intercambios agroalimentarios entre el MERCOSUR y España ante la liberalización del comercio mundial*, financiado por la Dirección General de Enseñanzas Universitarias e Investigación de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana (Ref.: GV99-47-1-09) dentro de su Programa de Proyectos de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico para Grupos Emergentes (I+D) y dirigido por José Antonio Segrelles, profesor titular de Geografía Humana de la Universidad de Alicante (España).